

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 96 (1951)
Heft: 3

Artikel: La question de l'aviation
Autor: Primault, E. / Chassin, L.-M. / Henchoz
Kapitel: L'aviation dans nos manœuvres
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348423>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'aviation dans nos manœuvres

Nos commandants de divisions ou de corps d'armée passeraient certainement pour des esprits singulièrement rétrogrades si demain ils engageaient tout ou partie de leurs troupes dans un grand exercice, sans faire appel à la participation de quelques avions. On ne conçoit plus aujourd'hui de manœuvre sans y faire intervenir un élément aérien. Cela semble en effet assez logique. Cet élément correspond à une nécessité, au devoir de placer notre armée dans des situations se rapprochant autant que possible du cas réel.

Or, fait assez singulier, si l'on s'accorde sur le principe même d'une intervention aérienne, on semble par contre emprunté dès qu'il s'agit de préciser les formes qu'elle doit prendre. On se déclare en général satisfait si le ciel situé au-dessus du terrain de manœuvre est meublé de quelques éléments perturbateurs, chargés au moment opportun de rappeler à certains chefs et à leurs subordonnés que la menace aérienne n'est pas un mot vide de sens. L'aviation fait en quelque sorte figure d'élément d'instruction. Sa présence active crée dans les états-majors et les troupes l'état d'esprit recherché, parachève et concrétise tout ce qu'on a ressassé aux oreilles des soldats sur les attaques de l'aviation, l'obligation de compter avec elles et de s'en protéger par tous les moyens ; elle fournit enfin à toutes les formations de D.C.A. légère l'occasion de faire fonctionner leurs dispositifs de guet et d'alarme et d'entraîner leurs pointeurs. Cette méthode donne de bons résultats. Il suffit pour s'en convaincre de survoler certains secteurs de manœuvres. Bien souvent on ne voit plus grand-chose et il faut descendre à la hauteur des toits pour venir surprendre, presque à l'horizontale des éléments de combat disséminés, bien camouflés et habitués à tirer parti du moindre couvert. Les directeurs d'exercices ont donc tout lieu de se déclarer satisfaits sur ce point, et cette

collaboration des aviateurs leur permet d'atteindre les buts qu'ils se proposaient la plupart du temps. Il ne saurait bien souvent être question de demander autre chose.

On se souvient tout de même parfois que l'avion a des yeux. On réalise les services que peut rendre son observation. Tel commandant voudrait bien savoir ce qui se passe sur son flanc gauche singulièrement découvert et duquel parviennent des nouvelles confuses et alarmantes. On désire aussi que la caméra de l'observateur fixe l'image des erreurs commises dans le comportement des troupes pour la projeter sur l'écran à la critique. Et l'on égaille alors dans le ciel des avions isolés ou en patrouille qui tournent consciencieusement à 350 km. à l'heure au-dessus de secteurs qui vus d'en-haut apparaissent souvent grands comme des mouchoirs de poche. Certaines tentatives sont faites parfois pour corser le jeu. On attribue à chaque parti un certain nombre de formations. Mais là encore, et nous aurons l'occasion de préciser notre pensée par la suite, nous ne saurions découvrir autre chose qu'une tentative nouvelle pour créer un climat, une température favorable à l'éducation des troupes terrestres.

En parcourant ces quelques lignes d'introduction, le lecteur non initié aux problèmes de l'engagement aérien aura pressenti peut-être qu'une telle collaboration ne satisfait pas entièrement les aviateurs. Ceux-ci ne recherchent en effet pas seulement une occasion de rendre service à leurs camarades des troupes terrestres, mais désirent eux aussi se développer, eux aussi éprouver leurs organes de commandement, leurs liaisons, leurs méthodes de combat. Si cela ne leur est pas possible, une telle mise en ligne d'avions d'appui modernes doit être considérée, du point de vue aérien, comme un luxe difficilement justifiable.

* * *

L'intervention de l'aviation dans nos manœuvres renferme une part d'illogisme qui peut être assez aisément définie. Il suffit de mettre en regard le thème et le déroulement de celles-

ci, et les conditions d'engagement d'une force aérienne de combat. Aussi bien dans le temps que dans l'espace, nos manœuvres ont un caractère limité, ce qui est parfaitement compréhensible. Or, en ramenant l'action aérienne à la mesure de telles opérations, on empêche l'aviation de jouer ses deux cartes maîtresses, l'action indirecte dont les effets se mesurent précisément dans le temps et l'intervention en profondeur déclenchée le plus souvent hors de vue et de portée des troupes au combat. Tout le monde est aujourd'hui d'accord sur un point. L'aviation agit normalement au-delà des portées des moyens terrestres et non à l'intérieur de leur zone d'intervention. C'est un prolongement qu'il faut rechercher avant tout et non une superposition. Or ce prolongement est irréalisable dans des exercices à caractère limité et spécifiquement terrestre. Il manque pour ce faire plusieurs éléments. En plus du temps et de l'espace dont nous avons déjà dit un mot, une zone d'action de première importance du point de vue appui aérien fait presque totalement défaut, celle des arrières, avec ses colonnes de transports motorisés, ses troupes en réserve, ses dépôts, son réseau ferroviaire et routier, ses bases. Le jeu du ravitaillement est réduit au strict minimum indispensable pour la manœuvre. Il n'est pas exprimé dans ses phases essentielles, munitions, matériel. Il y a peu de mouvements importants de réserves... et nous avons perdu l'habitude de nous déplacer de jour.

Reste donc la zone même dans laquelle s'affrontent les troupes combattantes. Les aviateurs qui ont fait la guerre n'ont jamais été très chauds pour des interventions les amenant à proximité immédiate des dispositifs terrestres amis. Une erreur de détermination est toujours possible lorsqu'il s'agit de découvrir un objectif qui défile sous vous à 200 mètres à la seconde ou plus. L'anéantissement d'une compagnie d'infanterie anglaise par des chasseurs américains en Corée nous a rappelé récemment encore cette vérité. Pour nous, si nous voulons intervenir, il ne nous reste pourtant que cette ressource. Des expériences récentes nous ont permis de réaliser

une fois de plus tout ce qu'il y avait d'inconfortable à vouloir engager des formations dans la zone même des troupes au combat. Lors des manœuvres du 3e Corps d'armée dans le Toggenburg en octobre dernier, on pouvait voir dans sa centrale un officier d'engagement aérien, écouteurs radio sur les oreilles, microphone en main et penché sur un calque de situation. Sa perplexité était évidente. Des équipages se trouvant au-dessus du secteur avaient repéré des objectifs et demandaient l'autorisation de les attaquer. L'officier ne savait que leur répondre, ne pouvant déterminer, devant l'enchevêtrement des signatures, axes, fronts où le rouge et le bleu se mêlaient, s'il s'agissait de troupes amies ou ennemies.

Nous avons vu précédemment que les directeurs d'exercices recherchaient avant tout dans la participation aérienne une présence, exerçant une influence directe sur l'état d'esprit et le comportement des troupes. N'étant pas spécialistes, ceux-ci se montrent par contre très réservés lorsqu'il s'agit de donner aux aviateurs des missions précises et harmonisées avec le tout. Cela est normal. Une subordination au commandement terrestre ne se conçoit pas plus en manœuvre qu'en temps de guerre où personne à part le Commandant en chef de l'armée ne disposera d'aviation. Nous voici donc quittes ! Le directeur d'exercice pourra nous répondre : « Que voulez-vous que j'y fasse si vous n'êtes pas satisfaits des tâches qu'on vous offre, les thèmes de manœuvres tels que nous devons les concevoir aujourd'hui ne me permettent pas de faire autrement. Au reste, des formations aériennes d'appui ne me seront jamais subordonnées ! » Et il aura parfaitement raison !

* * *

Il faut donc reprendre le problème de part et d'autre. Il y a trois manières d'engager l'aviation en manœuvre. Nous allons les analyser successivement et nous nous efforcerons d'apporter un certain nombre de réponses aux questions qui vont se poser.

La première que nous avons citée consiste à créer une situation aérienne, ceci pour l'édification de la troupe. Mais si aucun autre but n'est recherché, il suffira que l'aviation soit considérée comme ennemie par tous. Les avions interviendront en « chasse libre » sur tous les buts rentables repérés, sans distinction de parti. Une liaison fil entre la direction des manœuvres et la base d'engagement, un officier de sécurité détaché avec une station radio à la dite direction seront tous les moyens de commandement et de liaison nécessaires.

Les aviateurs, dégagés du souci de répondre à des demandes précises profiteront de cette collaboration pour s'entraîner à rechercher des buts bien camouflés et à les attaquer correctement. Le profit sera d'ordre technique et rien de plus. L'efficacité des attaques aériennes sera appréciée par un service d'arbitrage non spécialiste, qui prendra les décisions jugées opportunes. Le nombre des avions importe peu, deux ou trois patrouilles à deux avions suffiront dans le cadre de la division, on pourra mettre toute une escadrille pour un corps d'armée. Si des effectifs aériens plus importants se trouvent être sur pied à ce moment-là, on pourra établir un roulement. Mais encore une fois, il ne saurait être question ici de coopération, c'est-à-dire d'un travail commun. Chacun tirera parti pour son propre compte de la situation créée par l'autre.

Une deuxième manière d'engagement consiste à attribuer à la direction même des manœuvres un certain effectif aérien. Nous avons formulé quelques critiques à l'égard de cette manière de faire. Nos objections ne s'adressaient cependant pas au principe même de cette attribution mais bien plutôt à l'emploi que l'on faisait de nos formations. Dans l'engagement d'escadrilles d'appui, il y a deux parts bien distinctes. Une part visible si l'on peut dire, constituée par les attaques elles-mêmes, et purement spectaculaire tant que les munitions sont absentes. C'est elle qui frappe la troupe et intéresse avant tout un commandement terrestre insuffisamment au courant des multiples aspects de l'engagement aérien. Mais l'officier des troupes terrestres peut-il dire à coup sûr si cette brève ma-

nœuvre qui vient de se dérouler sous ses yeux a été efficace ou non, si la rentabilité maximum de l'engin aérien a été considérée et respectée et si cette attaque est en harmonie avec l'ensemble ? Nous ne le croyons pas, pour la bonne raison que tout le reste lui échappe. Et c'est là précisément qu'il faut voir la deuxième part de cette intervention, travail invisible, pas spectaculaire du tout, activité de pensée et de décision des états-majors combinés, observations, liaisons. Mais c'est cette part-là qu'il importe de considérer et de soigner tout particulièrement si l'on veut faire œuvre profitable pour les aviateurs. Cela implique une collaboration étroite non seulement quelques jours avant et durant les exercices, mais dans le choix et la préparation même des thèmes. Il faut élargir le cadre des situations initiales, voir davantage en profondeur par l'adjonction d'éléments dont une partie pourra sans autre rester supposée ou simplement marquée. Aux bulletins qui renseigneront sur les opérations terrestres on adjoindra un aperçu de la situation aérienne. Le rôle de l'aviation, qui restera subordonné à la direction des manœuvres devra être précisé après entente avec un spécialiste. Les missions seront préparées en détail. Le directeur de l'exercice formulera ses intentions relatives à l'engagement de l'aviation, en collaboration avec son conseiller, le chef de service aviation de l'état-major du Corps d'armée si ce dernier est présent. L'officier d'engagement aérien détaché auprès de la direction des manœuvres étudiera à son tour ce qui peut être exécuté, fera des propositions et engagera finalement ses formations, en jouant alternativement rouge et bleu. Les missions d'observation se limiteront à un service d'information au profit direct de la direction, en vue des enseignements à tirer en fin d'exercice. Les commandants de parti n'auront rien à faire avec les organes terrestres d'appui aérien qui seront neutralisés.

Reste la troisième manière d'engager l'aviation, en mettant à disposition de chaque parti un certain nombre de formations qui seront identifiables par des types d'appareils différents ou

par des insignes spéciaux. A notre avis cette solution ne se conçoit pas en dehors des manœuvres dans le cadre du corps d'armée. Et là encore il faut faire certaines réserves, et surtout préciser un point sur lequel on insiste trop peu. Il s'agira d'une mise à disposition et non d'une subordination. S'il en fait la demande, le commandant du parti pourra compter sur l'appui d'un certain nombre de formations, mais il ne pourra en aucun cas en disposer directement et encore moins les répartir à ses échelons subordonnés. La préparation des exercices, leur déroulement, les demandes et l'engagement devront tenir compte encore davantage de ce que nous avons répété tout au long de ces lignes, à savoir que l'aviation doit pouvoir mettre en valeur ses qualités propres et que la conduite de ses escadrilles doit être assurée et réglée en étroite collaboration par les états-majors et les officiers d'engagement. Les troupes devront être orientées sur l'appui qui leur est fourni. Le jalonnage de leurs positions pourra être exigé le cas échéant. L'aviation sur ses bases sera placée devant une quantité de problèmes particuliers parmi lesquels la recherche et l'exploitation des renseignements occuperont une place marquante.

Une question assez délicate reste à trancher, celle de l'arbitrage. L'idéal serait de pouvoir lui attribuer un nombre suffisant d'aviateurs. Cela n'est guère faisable. On arrivera certainement à de sérieuses améliorations dans ce domaine en procédant à une orientation précise des arbitres sur la manière d'apprécier l'efficacité des attaques. Des efforts louables ont été déjà faits dans ce sens. Une mise au point détaillée faite par un homme du métier permettrait de faire beaucoup mieux encore. Il faudrait que les films pris au cours des attaques par les pilotes puissent être mis immédiatement à disposition pour apprécier la valeur d'un engagement. Le temps nécessaire pour leur développement ne le permet malheureusement pas.

Abordons enfin un dernier aspect de ce problème que nous ne nous laissons jamais de répéter partout et qui revêt une extrême importance. Les possibilités et les méthodes d'inter-

vention de nos escadrilles sont limitées par le matériel, c'est-à-dire par les types d'avions dont nous disposons. Nous n'aurons bientôt plus que des monoplaces, nos dernières escadrilles de biplaces disparaîtront très bientôt. Les interventions du monoplace se font à courte distance, et dans l'axe de vol. L'avion pique contre l'objectif ou passe très bas au-dessus. Voilà que nous en revenons aux démonstrations spectaculaires du début. Or avec les matériels modernes et puissants dont disposent certaines aviations étrangères, le nombre et la variété des méthodes d'intervention ont singulièrement augmenté. Entre le chasseur qui largue sa bombe au napalme à 10 m. au-dessus d'un char et la formation de bombardiers lourds étendant de 7 à 8000 m. un tapis de bombes sur un secteur occupé par des troupes, il y a place pour une foule de possibilités dont seules les variantes exécutées à moyenne ou basse altitude sont visibles du but. (Et nous laissons volontairement ici de côté le chapitre des engins avions-sol téléguidés.) Il y a donc tout un aspect de la menace aérienne sur le plan tactique qu'il serait dangereux d'ignorer ou de sous-estimer parce qu'elle ne ressortit pas à nos interventions. En n'en tenant pas compte, on restera à mi-chemin de l'effort méritoire entrepris depuis quelques années.

Résumons-nous ! La participation de nos escadrilles aux manœuvres de division ou de corps d'armée devrait, me semble-t-il, être reconsidérée à la lumière de quelques vérités fondamentales qui sont à la base de tout engagement aérien. Il faut concevoir un peu différemment les thèmes d'exercices et les mettre en scène en tenant compte davantage de l'élément vertical. Mais c'est sur le plan de la collaboration avant et durant les manœuvres que le plus gros effort reste à faire. Si cette prise de contact et cette collaboration étroite font défaut, l'aviation continuera à jouer le rôle d'une invitée qui rappellerait singulièrement la cigogne de la fable.

Major EMG. HENCHOZ